



**Audizione VIII Commissione
Senato Della Repubblica**

**Privatizzazione Gruppo Ferrovie dello Stato
Italiane**

Presentazione della posizione della UILTRASPORTI alla Commissione VIII del Senato in merito all'esame dell'atto del Governo n.251 sullo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante definizione dei criteri di privatizzazione e delle modalità di dismissione della partecipazione detenuta da Ministero dell'economia e delle finanze nel capitale di ferrovie dello Stato S.p.A.

La UILTRASPORTI ringrazia Codesta Commissione per l'invito a rappresentare le proprie riflessioni, considerazioni, analisi e proposte sul processo di privatizzazione delle Ferrovie dello Stato Italiane.

Prima di entrare nel merito del tema specifico relativo alla prospettata privatizzazione delle Ferrovie dello Stato Italiane, crede sia opportuno iniziare questa esposizione con una brevissima cronistoria del processo di privatizzazione nel nostro Paese.

Excursus:

Il processo di privatizzazione su larga scala delle imprese di proprietà pubblica, fu avviato in Italia nei primi anni Novanta.

L'avvio delle privatizzazioni fu imposto dal grave deterioramento dei conti delle aziende a partecipazione statale, soprattutto l'IRI e l'EFIM, in una fase in cui anche i conti dello Stato erano in condizioni non più sostenibili, dopo oltre un decennio di elevati disavanzi che avevano fatto lievitare il debito pubblico oltre il 120% del PIL.

Gli obiettivi del programma di privatizzazione furono indicati dal governo di allora nel «Libro verde sulle partecipazioni dello Stato», presentato al parlamento nel novembre del 1992 in cui si ricercava: l'aumento dell'efficienza aziendale; la creazione di una decina di gruppi industriali capaci di competere internazionalmente; lo sviluppo della proprietà azionaria diffusa, assicurando al contempo il controllo delle imprese privatizzate da parte di nuclei stabili di azionisti; la riduzione del debito pubblico.

La cessione di società di servizio, invece, entrò nel vivo con la vendita di Aeroporti di Roma, Telecom Italia, e successivamente di Autostrade.

Il Tesoro è rimasto come azionista di maggioranza relativa nell'ENI e nell'ENEL ed invece di incoraggiare l'abbassamento delle tariffe e gli investimenti in tecnologia, i suoi indirizzi hanno privilegiato il pagamento di elevati dividendi.

Nel caso delle autostrade e degli aeroporti, l'inadeguatezza del quadro regolamentare e la commistione di regimi pubblicistici e privatistici di gestione non hanno aiutato a stabilire un contesto trasparente di formazione dei prezzi, mentre sono mancati i meccanismi tesi a verificare gli impegni di investimento e la qualità dei servizi per conto degli utenti.

Nuovi ingenti collocamenti di azioni dell'ENI e dell'ENEL e la liquidazione delle quote residue nel capitale di Telecom Italia hanno soddisfatto le esigenze di cassa del Tesoro, ma non hanno contribuito a migliorare la concorrenza né la qualità dei servizi per gli utenti.

Nel complesso, dunque, il programma di privatizzazione italiano degli anni Novanta non ha colto i risultati sperati giacché, l'impiego dell'enorme liquidità raccolta (circa 120 MLD di lire), di fatto, non ha modificato il quadro economico nazionale, mentre in generale ha confermato che spesso le privatizzazioni peggiorano le situazioni.

Se alla fine nemmeno tutta quella massa enorme di denaro ha comportato vantaggi sostanziali di nessun genere, bisognerebbe domandarsi, altresì, quanto avrebbe incassato fino ad oggi lo Stato se sommassimo tutti gli utili conseguiti dalle aziende privatizzate a cominciare da Autostrade S.p.A.

Gli unici dati autorevoli ed attendibili di cui si può disporre in merito, che ci possono aiutare a dimostrare quanto siano servite queste ingenti somme al raggiungimento degli obiettivi prefissati soprattutto in direzione della crescita industriale, della competitività, dell'occupazione e del risanamento della finanza pubblica è una relazione della Corte dei Conti del febbraio 2010.

A tal riguardo, pare veramente opportuno riportare testualmente l'esordio delle considerazioni conclusive di quella relazione in cui la Corte espressamente diceva: " Ad oltre vent'anni dal suo avvio, la grande stagione delle privatizzazioni, e non solo di quelle italiane, può dirsi sostanzialmente conclusa. Certamente questo non significa che non vi siano più asset pubblici da valorizzare e dismettere, né che singole dismissioni non vengano ancora programmate e realizzate, ma piuttosto che non si intravedono nel medio termine le condizioni che possano sostenere la ripresa di un processo di privatizzazioni su vasta scala. Al contrario, la volatilità dei mercati, la crisi strutturale del settore bancario e in particolare *dell'investment banking*, la recessione che tarda ad essere superata e la sfiducia diffusa tra i consumatori e gli operatori hanno indotto i governi ad espandere la sfera dell'intervento pubblico nell'economia, con operazioni di ricapitalizzazione e salvataggio che per qualche tempo hanno fatto prefigurare la possibilità di un prepotente ritorno del capitalismo di Stato, anche in paesi di solida tradizione capitalistica.

La fluidità del momento in cui il referto viene chiuso non consente ovviamente una valutazione conclusiva degli effetti del primo grande ciclo di privatizzazioni appena concluso sul sistema economico italiano. I dati disponibili consentono tuttavia di fornire, insieme con gli aggiornamenti sui più recenti sviluppi, un quadro, fino a tutto il 2007, non solo delle dimensioni finanziarie delle operazioni, ma anche dell'evoluzione delle performance operative e finanziarie delle società privatizzate, delle tariffe dei servizi di interesse generale tipicamente erogate da utilities quotate, dei principali aggregati di finanza pubblica e dei principali indicatori del mercato finanziario.

D'altra parte, forse proprio lo stato attuale di permanente incertezza e di accresciuta avversione nei confronti dell'economia di mercato (di cui le privatizzazioni sono indubbiamente un pilastro) rende particolarmente utile tentare oggi un resoconto obiettivo e fortemente ancorato all'analisi dei risultati conseguiti con il processo di privatizzazioni in Italia, per poter eventualmente fare tesoro delle esperienze e delle lezioni che ne emergono quando si intendesse eventualmente avviare un nuovo rilevante programma di cessione di partecipazioni pubbliche".

Dopo questo sommario ma obiettivo excursus, è logico chiedersi se le privatizzazioni sono da avviarsi sempre e comunque in qualsiasi realtà aziendale a capitale pubblico, a prescindere dalla loro *mission* e dalla loro situazione contabile, oppure se non sia opportuno e saggio valutare caso per caso, rinunciandovi laddove può rivelarsi un rischio come, ad esempio, può essere la fattispecie delle Ferrovie dello Stato Italiane.

Riflessioni, considerazioni e proposte:

Alle chiare riflessioni ed indicazioni di carattere generale della Corte dei Conti dianzi riportate, il Sindacato aggiunge che le privatizzazioni hanno ridotto di circa il 10% il debito pubblico di allora ma è stato pressoché inutile, visto che nello stesso periodo di riferimento è aumentato del 25% ed è continuato a crescere fino ad oggi, triplicandosi addirittura.

Sul versante industriale la chance della privatizzazione non è stata colta per riconvertire e modernizzare l'economia italiana, oggi come allora, legata ad un'industria pesante e agli aiuti statali.

Peraltro la conclusione delle vicende di ex monopolisti pubblici privatizzati (Alitalia e Telecom su tutti) la dice lunga sul tentativo di creare colossi imprenditoriali.

I posti di lavoro persi nell'industria sono stati di circa un milione e, incalcolabile è stato il costo per i prepensionamenti perché chi si è preso "l'argenteria" ha considerato "piombo" da scartare i lavoratori ritenuti costosi ed inefficienti.

Le privatizzazioni, dunque, non sono nemmeno servite a riscrivere i confini del nostro capitalismo ovvero a promuoverlo a livello competitivo internazionale. Spesso i monopoli pubblici (telefonia, trasporti, autostrade) sono stati semplicemente trasferiti dallo Stato a imprenditori poco avvezzi alle logiche di mercato.

In generale, non vi è stato, nemmeno quel salto di qualità sperato nel capitalismo italiano quando le privatizzazioni venivano fatte persino a misura dei "capitani coraggiosi". Il loro coraggio, infatti, si è visto soprattutto nel corso della privatizzazione della Telecom quando, al primo muovere di foglia, i capitani sono scappati a gambe levate ma con le tasche piene, lasciando un' impresa, che quando era pubblica produceva

continui e corposi utili di esercizio, in una condizione in cui il patrimonio è stato dissipato e finendo per essere diventato un cattivo affare per lo Stato, un danno per l'economia italiana ed una perdita di opportunità di sviluppo.

La UILTRASPORTI cerca di evidenziare in tutti i modi che, nel caso di FSI, si parla di privatizzazione come se si fosse costretti a seguire l'onda piuttosto che a completamento di un ragionamento motivato giacché, ancora oggi, non è dato conoscerne ragioni e modalità.

In generale si ripropongono i medesimi approcci del passato con programmi dai contenuti e risultati incerti.

Si cambiano, infatti, solo i termini formali ma nella sostanza nessuno ha ancora spiegato con progetti credibili perché vanno privatizzate le Ferrovie dello Stato italiane e quali vantaggi produrrebbe tale operazione, sicché rimane solo un'assurda enunciazione che vuole erigere qualcosa partendo dal tetto e non dalle fondamenta.

A ragion veduta non si parla più di capitani coraggiosi del capitalismo nostrano, ma la "novità" sarebbe quella di voler creare campioni nazionali nel servizio di trasporto (Delrio 20.08.2015).

Sembra di rivivere la stessa situazione descritta in apertura, ovvero di risentire gli stessi propositi governativi del 1992 di cui al su richiamato libro verde e, peggio ancora, rivedere il medesimo epilogo negativo.

Difatti, oggi, la motivazione generica messa a base della nuova ondata di privatizzazioni presenta un'immagine simile, e vale a dire da un lato le difficoltà economico-finanziarie dello Stato e dall'altro lato la necessità di: aumentare l'efficienza delle aziende; creare una decina di gruppi industriali capaci di competere internazionalmente; sviluppare la proprietà azionaria.

Questo sindacato ha una forte memoria e non vuole far finta di niente, ovvero vuole evitare che si ripetano i cattivi esperimenti anche con le Ferrovie dello Stato italiane.

Se veramente si cerca di creare dei campioni nazionali dell'imprenditoria, FSI è già abbondantemente sulla buona strada perché questa importante impresa possa essere a breve, ed appieno, un campione nazionale valorizzando i buoni risultati economici e di bilancio conseguiti negli ultimi dieci anni insieme ai programmi immaginati per il futuro.

La Ultrasporti sta cercando in tutti i modi di mandare messaggi che sinteticamente invitano a non rovinare i meccanismi che tutto sommato funzionano ma che devono solo migliorare.

La Ultrasporti, dopo quanto ha premesso e quant'altro argomenterà, vuole dimostrare che non ha preclusioni ideologiche a confrontarsi sulle privatizzazioni e semmai ammetterle quando occorrono e a certe condizioni. Ma nel caso di FSI, dove, ancora fino ad oggi non è dato conoscere nessun ragionamento organico né obiettivi plausibili, ritiene che non si debba procedere verso nessun tipo di privatizzazione di FSI spiegando ancora una volta le sue ragioni che ritiene coincidenti con gli esclusivi interessi, a lungo termine, del Paese e senza alcuna ombra di dubbio né, tantomeno, di buio conservatorismo.

L'insieme delle notizie raccolte, ha consegnato un quadro che ha cambiato disegno più volte, ed anche il recente confronto sindacale con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha confermato che in pratica si vuol raggiungere un obiettivo senza sapere il perché e il come, se non a seguito della rielaborazione di un nuovo piano industriale aziendale.

Il primo progetto di privatizzazione indicato era quello di mettere sul mercato finanziario una quota di circa il 40% dell'intero Gruppo aziendale di FSI; il secondo piano prevedeva la variante secondo cui l'acquisto del 40% del Gruppo completo dovesse avvenire, invece, al netto del valore della rete infrastrutturale la quale sarebbe passata da RFI S.p.A. alla proprietà demaniale dello Stato; l'ultima idea è stata quella di creare una nuova Holding che ricevesse da RFI S.p.A. la proprietà della rete - in modo che rimanesse comunque pubblica - e la contemporanea costituzione di una sub-Holding da privatizzare, proprietaria delle società operative (RFI – TRENITALIA – FS LOGISTICA ecc.).

La Uiltrasporti è maggiormente allarmato da alcune dichiarazioni secondo cui la privatizzazione andrebbe fatta pezzo per pezzo seguendo il modello di scorporo della rete come realizzato con Terna, ammettendo, però, che la rete è strategica agli interessi di lungo periodo del trasporto ferroviario per cui deve restare pubblica.

Anche la Uiltrasporti concorda che la rete ferroviaria non può che essere pubblica ma, con estrema franchezza, dice anche che non condivide una eventuale impostazione con cui si metterebbero sul mercato in maniera indipendente ogni asset aziendale andando verso la dissolvenza totale dell'attuale Holding ferroviaria.

La Uiltrasporti ribadisce, quindi, di non essere d'accordo con il processo di privatizzazione e men che meno con un eventuale ritorno ad un progetto teso a spacchettare il Gruppo FSI.

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane è una delle più grandi ed importanti imprese del Paese per numero di occupati (circa 70.000).

Ferrovie dello Stato italiane ha subito un lungo e profondo cambiamento nei vari passaggi da Ente Autonomo dello Stato a S.p.A., soprattutto con la collaborazione delle sue risorse umane, che hanno contribuito massicciamente a far uscire quest'impresa dall'immagine gestionale della pubblica amministrazione, attraverso la graduale introduzione di processi produttivi dai connotati di una vera e propria conduzione privatistica. Un esempio per tutti lo dimostra il dato sintetico dell'attuale forza occupata di circa 70.000 addetti rispetto a quella massima raggiunta in passato di circa 220.000.

I gioielli di famiglia non si devono vendere anzi bisogna preservarli. Semmai bisogna investire su quegli asset aziendali che hanno tutte le potenzialità di diventare preziosi ovvero punta di diamante dell'attuale Gruppo di FSI rafforzandolo a tutto campo.

Il riferimento più significativo può riguardare l'attuale divisione cargo di Trenitalia che, se velocemente rilanciata in un mercato del trasporto merci e della logistica, che sconta debolezze di sistema e che ha fortemente bisogno di trasferire una grande quota di trasporto dalla gomma al ferro, darebbe risultati straordinari sotto l'aspetto economico-finanziario, ambientale e degli altri costi esterni per lo Stato, nonché per l'occupazione.

E' evidente che non bisogna dedicarsi esclusivamente all'alta velocità o cullarsi delle buone *performace* ottenute, ma occorre rafforzare tutte le altre attività, dal trasporto pendolare regionale, alla media e lunga percorrenza, al merci e logistica ed approvvigionandosi di nuovo materiale rotabile.

Un nuovo Piano industriale da solo non basta se in parallelo non viene supportato da una programmazione che spetta, per competenze proprie, allo Stato ed alle Regioni in termini di politica dei trasporti e logistica e di investimenti infrastrutturali.

Bisognerebbe, allora, domandarsi se non sia più utile e meno dannoso mantenere FSI in uno status completamente pubblico, perseguendo la strada dell'approvvigionamento finanziario attraverso l'emissione di bond, anziché pensare di distribuire dividendi ai privati investitori, dal momento che questa impresa pubblica può fare molta leva su un'alta credibilità gestionale raggiunta e consolidata (la semestrale dell'anno scorso ha chiuso con un utile netto di 292 milioni con +2,5% rispetto al medesimo periodo 2014).

Occorre sapere, però, che nei trasporti non basta solo la sana ed economica gestione aziendale, perché se questa non si combina con una programmazione istituzionale generale e locale che integra le varie modalità di trasporto nel modo migliore possibile, con un costante flusso di investimenti per infrastrutture e materiale rotabile, il cerchio non si chiude e gli sforzi singoli diventano improduttivi, sicché nel complesso si rischierebbe di pregiudicare ogni via al vero sviluppo del Paese.

Lo Stato, e le sue articolazioni territoriali devono essere, dunque, più presenti nei trasporti e nella logistica senza defilarsi, sia se si tratta di garantire la continuità nei servizi universali, sia nell'adeguare l'offerta soprattutto nel trasporto pubblico locale per rispondere ad una potenziale maggiore domanda.

Se vogliamo raggiungere gli standard europei, non si può perdere più attendere nel preparare un nuovo piano generale dei trasporti e della logistica perché l'ultimo risale al 2001 e l'Italia ha necessità impellente di riprogrammarlo per allinearsi ai nuovi orizzonti del sistema intermodale ed interoperabile indicati dall'Unione Europea nei macro steps 2030/2050.

Per tutte queste ragioni, la UILTRASPORTI sostiene che l'attuale Gruppo deve rimanere pubblico ed unico, ma anche perché pensa che solo una gestione oculata dell'insieme delle attività ferroviarie riesca a sviluppare sinergie, abbassamento dei costi ed infine a compensare perdite e profitti. Se tutto ciò funziona, come già ampiamente dimostrato in FSI, che da anni continua a registrare margini operativi importanti ed utili netti significativi, non vi è ragione di intraprendere strade avventurose.

In questo caso la privatizzazione è stata lanciata non perché ci si trova di fronte ad una gestione incapace, o a risultati del tutto negativi e quindi ad un'azienda decotta, né per una strategia di politica industriale, ma semplicemente per fare cassa a prescindere da qualsiasi valutazione che consiglierebbe di non procedere per i danni che, una scelta del genere, può causare nel tempo sotto tanti aspetti, ma soprattutto al servizio sociale che svolge FSI.

Questo progetto non condiviso da subito dal Sindacato, lo è ancora di più ora che si prefigurano scenari peggiori entro cui si riaffaccia l'ipotesi dello spacchettamento aziendale con lo scorporo di RFI dalla Holding.

La Uiltrasporti è in dissenso perché fa una valutazione più complessiva che non può fermarsi ad una mera operazione di cassa, peraltro limitata a circa 2/3 miliardi, se va bene, e che da sola basterebbe a domandarsi se vale la pena o meno di fare un salto nel buio.

La dimostrazione che la privatizzazione che si propone è pensata solo ai fini della liquidità finanziaria è data dal fatto che non è collegata ad un piano strategico del sistema dei trasporti generale, e ferroviario in particolare, in un ottica di sistema in cui aumentare la capacità della rete, le velocità commerciali e l'accessibilità territoriale soprattutto al SUD.

Questa Organizzazione, quindi, dimostrando di stare al di fuori di qualsiasi ideologismo tra pubblico e privato ritiene che sia persino avvilente che si intraprenda la scorciatoia della vendita di aziende virtuose che contribuiscono positivamente alla ripresa della economia italiana, piuttosto che concentrarsi su come realizzare veramente una politica dei trasporti efficace tanto per gli investimenti infrastrutturali quanto per la gestione efficiente dei servizi, facendo leva anche sui fondi strutturali europei e sul recupero di risorse economiche derivanti dal contrasto all'evasione fiscale, agli sprechi della pubblica amministrazione e alla lotta alla corruzione e, dunque, non aderisce a tale logica invertita e reputa la privatizzazione di FSI inutile e dannosa per il Paese.

Ribadendo la netta contrarietà a processi di depotenziamento del sistema di trasporto ferroviario attuale, la UILTRASPORTI si riserva di mettere in campo tutte le azioni sindacali possibili laddove non ravvisasse un cambio di rotta da parte del Governo, mediante un suo vero sostegno ad un progetto di valorizzazione e rafforzamento di tutte le attività di FSI nonché dell'equilibrio economico, industriale ed occupazionale che solo l'unicità del Gruppo FSI può garantire.

L'ingresso dei privati, e peggio ancora se fossero fondi speculativi, porterebbe, invece, come conseguenza naturale: l'aumento delle tariffe di viaggio, la spinta ad abbandonare i servizi a bassa domanda di trasporto universale e dei pendolari perché non profittevoli, continui tagli al costo del lavoro e preoccupanti passi indietro sulle condizioni generali di sicurezza di esercizio e di prevenzione della salute dei lavoratori, arretramento delle attuali relazioni sindacali improntate innanzitutto al riconoscimento dell'apporto altamente professionale e responsabile del capitale umano presente - ritenuto una risorsa preziosa e da valorizzare ulteriormente - tale che oggi viene incrementato con nuove assunzioni ma che domani, al contrario, potrà essere considerato ininfluenza se non esuberante.

UILTRASPORTI invita il Governo ed FSI ad abbandonare il loro disegno.

Roma, lì 13 gennaio 2016